

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVII. — Wydana i rozesłana dnia 16 maja 1874.

52.

Umowa z dnia 23 kwietnia 1874,

pomiędzy c. k. Rządem a Radą zawiadowczą z c. k. uprzyw. kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej), tycząca się udzielenia zaliczki rządowej na wykonanie projektu kolei żelaznej z Pilzni na Klattowy do Budy Żelaznej.

Na zasadzie ustawy z dnia 10 kwietnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 37) a w skutek najwyższego postanowienia z dnia 10 kwietnia 1874 zawartą została pomiędzy c. k. ministerstwem skarbu i handlu w imieniu Skarbu z jednej a Radą zawiadowczą c. k. uprzyw. kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) z drugiej strony, w sprawie niezwłocznego rozpoczęcia robót budowniczych na linii z Pilzni na Klattowy do Budy żelaznej, umowa następująca:

I.

C. k. ministerstwo skarbu zobowiązuje się udzielać c. k. uprzyw. spółce kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej), na niezwłoczne rozpoczęcie i wykonanie w terminach, w artykule III umowy niniejszej wyszczególnionych, budowy linii z Pilzni na Klattowy do Budy żelaznej, nieoprocентовane zaliczki w gotowiźnie, w sumie siedm milionów złotych w wal. austr. banknotami a na pokrycie tej wierzytelności przyjąć w zapłacie akcye rzeczoney spółki podług pełnej wartości imiennej tychże.

Na pokrycie otrzymanych zaliczek akcye mają być złożone natychmiast, jak tylko w obieg będą puszczone, najpóźniej zaś w tym terminie, w którym rozpocznie się ruch na linii z Pilzni do Klattów.

Od dnia 1 stycznia tego roku, który nastąpi po otwarciu całej linii z Pilzni do Budy Żelaznej, akcyom tym będzie służyło prawo pobierania dywidendy.

II.

Zaliczki w gotowiźnie, które na zasadzie artykułu I umowy niniejszej c. k. ministerstwo skarbu ma spółce wypłacać, będą wydawane w c. k. kasie krajowej głównej w Pradze, do rąk reprezentanta spółki, należycie upoważnio-

nego, za niestępowaniem potwierdzeniami odbioru, w takiej sumie, jaka będzie wyrażona w preliminarzu, na miesiąc następny ułożonym, który spółka pomiędzy 20 a ostatnim każdego miesiąca poda c. k. ministerstwu handlu a który powinien być należycie umotywowany i przez rządową zwierzchność nadzorcą budowy, zatwierdzony.

III.

Spółka zaś zobowiązuje się:

- a) przedstawić najpóźniej w ciągu trzech miesięcy projekt szczegółowy linii z Klattów do Budy Żelaznej i w ogóle poczynić wszelkie przygotowania ażeby komisya mogła po przedstawieniu planów szczegółowych przystąpić do przepisane go rozpoznania rzeczonej linii;
- b) dołożyć wszelkiego starania, ażeby roboty o ile stosunki pozwolą i w miarę udzielonych pozwoleń na budowę, były rozpoczęte i prowadzone na całej linii z Pilzni do Budy Żelaznej, tudzież, ażeby linia z Pilzni do Klattów mogła być oddana na użytek publiczny najpóźniej do dnia 1 maja 1876, dalsza zaś linia z Klattów do Budy Żelaznej najpóźniej do zawarowanego koncesyą terminu ukończenia budowy, t. j. do 13 listopada 1876;
- c) przedstawić c. k. ministerstwu handlu do zatwierdzenia sposób powierzania budowy a mianowicie, jeżeliby budowa całkiem lub po części nie miała być prowadzona na własną rękę, lecz powierzona przedsiębiorcom budowy, przedstawić projekta kontraktów budowy i dostawy, jako też należących tu warunków i postarać się, ażeby te roboty budownicze najpóźniej w przeciągu ośmiu dni po zatwierdzeniu, rzeczywiście były rozpoczęte; sposoby zebrania dalszych kapitałów a w szczególności ustanowiony kurs obligacyi pierwszeństwa należy przedstawić rządowi do zatwierdzenia;
- d) postarać się i wszelkimi siłami dołożyć, aby statuta c. k. uprzyw. kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej), które z powodu wykonania projektu kolei z Pilzni na Klattowy do Budy Żelaznej, muszą uleść zmianie, zostały zmienione najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego.

IV.

Z tytułu zaliczek w gotowiźnie, w myśl artykułu I udzielonych, będzie Rządowi służyło pierwsze i wyłączne prawo zastawu na wszystkich budowlach linii z Pilzni do Budy Żelaznej, jakoteż na wszystkich materyałach, do budowy nagromadzonych, z pierwszeństwem przed wszystkimi wierzytelnościami, z jakiegokolwiek innego tytułu, pochodzącymi, a to, póki spółka nie udowodni, że zebrała fundusze, do dokończenia budowy kolei potrzebne.

V.

Ze względu, iż osobny interes Rządu, dającego w powyższy sposób fundusze na niezwłoczne wybudowanie całej linii z Pilzni do Budy Żelaznej, i na otwarcie na niej ruchu, a przyjmującego za to akcye w wartości imiennej, winien być zabezpieczony, spółka nadaje Rządowi prawo bezpośredniego nad tem czuwania, czy funduszków, które c. k. Rząd na budowę kolei z Pilzni do Budy Żelaznej i na otwarcie na niej ruchu, przeznacza, używa rzeczywiście i w sposobie celowi odpowiadającym; do tego celu ustanowi Rząd urzędników i będzie sprawował dozór podczas budowy i po otwarciu ruchu na kolei, w takim sposobie, jaki uzna za stosowny, używając w tej mierze środków, skutecznie do powyższego celu prowadzących.

Koszta tego szczególnego nadzoru nad budową zwróci spółka akcyjna w sumie, którą wyznaczy c. k. ministerstwo handlu.

VI.

Nadto zmienione statuta spółki, które mają być przedstawione [artykuł III a), d)], winny zawierać postanowienie, że dopóki skarb państwa, z tytułu udzielania zaliczek lub posiadania akcyj, jest w przedsiębiorstwie spółki c. k. uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej), bezpośrednio interesowanym, Rząd będzie delegował do rady zawiadowczej członka, któryby go reprezentował a który będzie miał prawo zawieszania rozporządzeń zarządu spółki, gdyby się zdawały sprzeciwiać statutom, publicznemu dobru lub interesom skarbowym państwa, z umowy niniejszej wynikającym, lecz w przypadku takim winien niezwłocznie odwołać się do decyzji c. k. ministerstwa handlu, która będzie zaraz wydana i ma być dla spółki obowiązującą.

VII.

Postanawia się wyraźnie, że skuteczność umowy niniejszej a w szczególności wypłata zaliczek przez Rząd zapewnionych, rozpocznie się dopiero wtedy, gdy spółka uzyska od c. k. ministerstwa handlu pozwolenie na budowę przynajmniej części linii, i gdy komisya do oględzin powołana stwierdzi możliwość niezwłocznego rozpoczęcia robót.

Jeżeliby terminów, w artykule III wyznaczonych, spółka z własnej winy nie dotrzymała, umowa niniejsza traci moc obowiązującą.

W przypadku takim spółka będzie obowiązana zwrócić niezwłocznie skarbowi zaliczki już otrzymane z procentami po 5 od sta.

Wiedeń, dnia 23 kwietnia 1874.

(L. S.) **Banhans** r. w.,
c. k. minister handlu.

Pretis r. w.,
c. k. minister skarbu.

C. k. uprzyw. kolej żelazna pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska).

Redlhammer r. w.

Dr. Schmeykal r. w.

53.

Rozporządzenie ministrów spraw wewnętrznych i handlu z dnia 29 kwietnia 1874,

o przemyśle tępienia szczurów i myszy środkami zawierającymi w sobie trucizny.

Chcąc się trudnić przemysłem tępienia szczurów i myszy zapomocą środków, zawierających w sobie trucizny, trzeba mieć do tego koncesyą. Ta może być nadana osobom godnym zaufania, gdy się wykażą, iż posiadają potrzebne wiadomości i pod następującymi warunkami:

1. Środki do tępienia, zawierające w sobie trucizny, można robić tylko podług takich recept, których władza pozwoli używać.

2. Przyrządzając te środki, trzeba zachowywać jak największą ostrożność, aby odpadki lub naczynia, gdyby tych samych znowu używano, nie stały się przyczyną jakiego nieszczęścia. Tak materiały szkodliwe, jak i środki do tępienia, z nich zrobione, trzeba przechowywać starannie, podług tych samych przepisów, które się odnoszą do trucizn.

3. Trudniący się tym przemysłem nie ma pod żadnym warunkiem sprzedawać lub pozbywać środków do tępienia.

4. Trudniący się tym przemysłem powinien zawsze sam własnymi rękami zadawać środki zawierające w sobie trucizny a przynajmniej być obecnym i osobiście doglądać gdy się to czyni i tak samo, gdy się czynność skończy, zebrać lub kazać zebrać szczątki zadanych środków, jeżeli zostaną. Zadając środki, trzeba mieć się na baczności, aby ani ludzi, ani użytecznych zwierząt domowych, nie narazić na niebezpieczeństwo otrucia się.

5. Trudniący się tym przemysłem, nim go zacznie wykonywać w jakiej gminie, powinien uwiadomić o tem zwierzchność gminną, i wykazać się, że ma koncesyę.

Władza przemysłowa może ubiegającemu się o koncesyę przepisać oprócz powyższych i inne jeszcze warunki odpowiadające stosunkom miejscowym.

Lasser r. w.

Banhans r. w.

54.

Ustawa z dnia 3 maja 1874,

o warunkach i ulgach w celu zapewnienia budowy kolei żelaznej parowej z Oppawy na Suchodół i Nowy Iczyn do granicy morawsko-węgierskiej nad wąwozem Vlarskim.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowilem i stanowią co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, aby udzieleniem koncesyi pod warunkami w ustawie niniejszej wyrażonemi zapewnił budowę kolei żelaznej parowej z Oppawy na Suchodół i Nowy Iczyn do granicy morawsko-węgierskiej w kierunku Tren-czyna.

Na koncesyonaryuszów należy włożyć obowiązek, ażeby wtedy gdy rząd królewsko pruski zapewni budowę kolei żelaznej z Raciborza do granicy austriacko-pruskiej, wybudowali kolej żelazną od Oppawy do granicy państwa, łączącą się z siecią kolei pruskiej i aby takową oddali na użytek publiczny w tym samym czasie, gdy kolej zagraniczna będzie ukończona.

Artykuł II.

Udzielając koncesyę, rząd może zapewnić kolei tej gwarancją czystego dochodu rocznego, łącznie z kwotą amortyzacyjną, w sumie maksymalnej pięćdziesiąt jeden tysięcy ośmset złotych (51.800 zł.) waluty austriackiej srebrem z jednej mili w przecięciu, na lat dwadzieścia, w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dochodził kwoty zagwarantowanej, administracya państwa uzupełni co by niedostawało jednak tylko aż do powyższej sumy maksymalnej.

Gwarancya czystego dochodu rocznego, będzie ustanowiona na zasadzie wykazu rzeczywistych wydatków na budowę, łącznie z kosztami zebrania funduszków i procentami interkalarnemi. Budowle, które kolej centralna morawsko-szląska wystawiła rzeczywiście na linii z Oppawy do Suchodolu, tudzież materiały, które zgromadziła i które się jeszcze znajdują, o ile takowe okażą się dla nowej kolei użytecznemi, mogą być nabyte, za cenę odpowiadającą ich rzeczywistej terażniejszej wartości, której kwotę ministerstwo handlu po uskutecznionem oszacowaniu sprawdzi i zatwierdzi; zaczem tylko ta kwota może być policzona w rzeczywistych wydatkach na budowę. Gwarancya czystego dochodu łącznie z kwotą amortyzacyjną, od kapitału na budowę wyłożonego, ma zacząć się od dnia otwarcia części kolei z Oppawy do Nowego Iczyna w stosunku ilości mil, a gwarancya dochodu z dalszej części kolei od Nowego Iczyna do granicy morawsko-węgierskiej, dopiero wtedy, gdy w skutku otwarcia kolei od granicy morawsko-węgierskiej na Tenczyn do Tyrnawy, kolej żelazna połączy ze sobą bezpośrednio Oppawę, Tenczyn i Tyrnawę.

Gwarancya za linią od Oppawy do austryacko-pruskiej granicy państwa w kierunku Raciborza, zacznie się w podobny sposób dopiero od tego czasu, gdy w skutek ukończenia zagranicznej części kolei, Oppawa i Raciborz będą kolejną żelazną bezpośrednio ze sobą połączone.

Artykuł III.

W wykonaniu artykułu II będą wydane następujące przepisy:

1. Z zagwarantowanego czystego dochodu rocznego taka kwota ma być użyta na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacyi, jej zatwierdzeniu podlegającego, i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczony był umorzony nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej.

2. Jeżeliby administracya państwa, z powodu wzięcia na siebie gwarancyi, miała płacić dodatek, uczyni to po poprzednim sprawdzeniu przedstawionych i opatrzonych w dowody rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedstawieniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcyj i obligacyj skarb uiszczać będzie nawet wcześniej wpłaty częściowo, stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, jeżeli koncesyonaryusz będzie o to prosił na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko że będzie zrobione obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedstawione być winny, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusz obowiązany jest zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem sześć procentowych odsetków. Żądanie zaś, aby państwo dopłaciło, należy przedstawić najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie będzie uważane za bezzasadne.

3. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancyi, ma być uważana tylko za zaliczkę, oprocentowaną po cztery od sta rocznie.

Dopóki udzielone zaliczki, jakoteż odsetki od tychże nie będą całkowicie umorzone, w każdym takim roku, w którym czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa tej nadwyżki będzie zwrócona administracyi państwa. Z pozostałej drugiej połowy, część, którą administracya państwa wyznaczy w statutach, będzie odkładana na fundusz odwodowy.

Przypadające odsetki opłaca się przed zwrotem zaliczek. Zaliczki i odsetki nie zapłacone państwu nim koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej, lub dopóki kolej nie będzie odkupiona, będą ściągnięte z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

Artykuł IV.

Kolei żelaznej w artykule I wzmiankowanej przyzwala się uwolnienie od podatku dochodowego i od należitości stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich nowych podatków, które w przyszłości mocą ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat dziewięć, licząc od dnia otwarcia ruchu na kolei która ma być wybudowana.

Pozwala się nadto, aby pierwsza emisya akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa łącznie z kwitami tymczasowemi była uwolniona od stępli i należitości. Podobnież pozwala się na uwolnienie od należitości za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów. Do opłacenia stępli i należitości od wszystkich umów, podań i innych dokumentów, zostających w związku z uzyskaniem kapitału, tudzież odnoszących się do budowy i urządzenia kolei, pozwala się przeciąg czasu aż do otwarcia ruchu na odpowiedniej linii kolei.

Możliwe kosztą notowania papierów obiegowych na giełdach krajowych zagranicznych, jakoteż podatki, które przedsiębiorstwo ma opłacać po upływie lat swobody podatkowej, mogą być wpisywane do rachunków ruchu jako pozycya wydatkowa, co jednak nie odnosi się wcale do należitości stęplowych od kuponów.

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo nie opłaca podatku dochodowego.

Artykuł V.

Część kolei z Oppawy do Nowego Iczyna powinna być rozpoczęta najpóźniej w ciągu sześciu tygodni a wybudowana i oddana na użytek publiczny najpóźniej do końca grudnia 1875. Budowa linii od Nowego Iczyna do granicy węgierskiej ma się rozpocząć dopiero wtedy, gdy będzie stanowczo zapewniona budowa linii od granicy morawsko-węgierskiej na Trenchyn do Tyrnawy. W przypadku takim ma być takowa oddana na użytek publiczny w półtrzecia roku od rozpoczęcia budowy.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusz winien zapewnić administracyi państwa w sposób odpowiedni, który administracya państwa oznaczy. W razie niedopełnienia tego zobowiązania kaucya może być uznana za przepadającą.

Akta i dokumenta które z tego powodu będą spisane, są wolne od opłat i stępli.

Artykuł VI.

Co się tyczy połączenia wzmiankowanej w artykule I odnogi, wychodzącej w Oppawie, z siecią kolei pruskich, i co się tyczy służby ruchu w stacyi wspólnej, przepisy w tej mierze będą wydane po zawarciu traktatu z rządem królewsko-pruskim, a koncesyonaryuszów należy zobowiązać aby się poddali przepisom tego traktatu i obowiązkom z niego wynikającym.

Artykuł VII.

Sposoby zebrania kapitału a w szczególności wysokość kursu emisji, jak nie mniej sposoby rozdania robót budowniczych, które to rozdanie, równie jak rozdanie dostaw, winno nastąpić w drodze licytacji, ulegając potwierdzeniu rządowemu.

Wszelkie mosty, jakoteż wszelkie znaczniejsze budynki i budowy stuczne winny być uskutecznione z żelaza i kamienia.

Artykuł VIII.

Koncesya ma być udzielona na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej kolei żelaznej w artykule I wzmiankowanej.

Co się tyczy innych postanowień koncesyi, w tej mierze należy trzymać się ile możności przepisów z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56) o warunkach i ulgach dla przedsiębiorstwa sieci kolei żelaznych koncesyonowanych pod nazwą „austriacka kolej północno zachodnia;“ atoli pod względem taryfy dla podróżnych winny być zastosowane taryfy przepisane koncesyą kolei południowej.

Artykuł IX.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 3 maja 1874.

(L. S.) Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Banhans r. w.

Pretis r. w.

55.

Ustawa z dnia 3 maja 1874,

o uwolnieniu od stępli i opłat układow, tyczących się spłaty stałych robocizn jakoteż danin w pieniądzech i w naturze na rzecz klasztorów, kościołów i plebanów w królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem księstwem krakowskiem.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

1. Ażeby w królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem księstwem krakowskiem ułatwić dalsze uwalnianie od stałych robocizn jakoteż danin w pieniądzech i naturze na rzecz klasztorów, kościołów i plebanów, postanawia się, że podania o obliczanie, ściągnięcie i wydanie wynagrodzenia, o hipoteczne zabezpieczenie kapitałów indemnizacyjnych, tudzież o wykreślenie zniesionych powinności, wniesione w myśl ustawy krajowej dla królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem księstwem krakowskiem z dnia 27 maja 1873, jak nie mniej rzeczzone wpisy hipoteczne, są wolne od stępli i opłat.

Uwolnienie to nie służy podaniom, wniesionym do władz administracyjnych i sądowych przez strony chcące dochodzić lub przewieść roszczenia swoje do przedmiotu, wynagrodzeniu podlegającego.

Dokumenta w przedmiocie rzeczzonego wyswobodzenia sporządzone a dotyczące się określenia stosunków prawnych i wynagrodzenia pomiędzy uprawnionymi a obowiązanyymi są wolne od stępli i opłat, dopóki nie będą służyły do żadnego innego użytku, jak tylko do przewodu indemnizacyi i wniesienia do ksiąg publicznych.

Toż samo tyczy się aktów urzędowych tylko do tego celu wygotowanych.

Nakoniec kwoty, dla zabezpieczenia, lub jako indemnizacya, po skutecznym przewodzie w mowie będącego wyswobodzenia, złożone, wolne są od opłaty za zachowanie.

2. Ustawa niniejsza wchodzi w moc obowiązującą z dniem ogłoszenia, i ma być stosowaną do wszystkich, w artykule I wzmiankowanych podań, dokumentów, wygotowań, wniesień i depozytów, które zaszły od wejścia w moc obowiązującą ustawy krajowej z dnia 27 maja 1873.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 3 maja 1874.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Pretis r. w.

56.

Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych z dnia 3 maja 1874,

tyczące się przewozu zwłok i wydobywania ich z grobu.

Rozporządzeniami c. k. ministerstwa stanu z dnia 18 marca 1866 L. ¹⁴⁵³ M. St. i ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 3 sierpnia 1871 L. 9404 nadano władzom administracyjnym I instancyi a przeto także teraźniejszym starostwom powiatowym i magistratom miast, własne statuta posiadających, prawo pozwalamia na przewóz zwłok i wydawania passportów dla zwłok pod warunkiem uwiadomiania odpowiedniej władzy krajowej ile razy pozwolenie takie będzie udzielone.

Teraz upoważnia się te same władze administracyjne I instancyi, aby nadto rozstrzygały prośby stron, tyczące się wydobywania z grobu zwłok, lub ich szczątków.

Przepisy o wydawaniu passportów dla zwłok pozostawia się nadal w mocy obowiązującej, natomiast pod względem przewozu zwłok na cmentarz, nie należący do tego miejsca, gdzie śmierć zaszła i pod względem wydobywania z grobu zwłok lub ich szczątków, rozporządza się co następuje:

1. Gdy kto pogrzebać chce zwłoki na cmentarzu, nie należącym do miejsca gdzie śmierć zaszła, lecz na innym, jakoteż, gdy kto chce zwłoki z grobu wydobyć, we wszystkich takich przypadkach należy podać do władzy administracyjnej I instancyi prośbę o pozwolenie.

2. Pozwolenia na rzeczony przewóz zwłok w ogólności, w szczególności zaś na wydobywanie ich z grobu, odmówić należy z zasady w każdym takim przypadku, gdy lekarz urzędowy, w tej mierze zapytany, oświadczy, że zachodzi obawa, aby postępowanie nie wpłynęło szkodliwie na stan zdrowia publicznego lub na zdrowie osób przy tem zatrudnionych.

Przeto też wszelkie zwłoki, bez względu na wyznanie zmarłych, grzebać należy na cmentarzu tego miejsca, gdzie śmierć zaszła, ile razy dla jakichkolwiek przyczyn nie można ich przewieźć z zachowaniem przepisów zdrowotnych czyto ogólnych, czyli też do oddzielnego przypadku wydanych.

3. Jeżeli przewiezienie albo też wydobywanie z grobu i przewiezienie zwłok lub ich szczątków, może być pozwolone, będzie wydany w tej mierze, na podstawie opinii lekarza urzędowego przepis policyjno zdrowotny, do przypadku zastosowany a osoba, z ramienia służby zdrowia do takiej czynności wyznaczona, dopilnuje osobiście, pod odpowiedzialnością, aby postąpiono ściśle podług tego przepisu.

Osoba ze służby zdrowia winna potwierdzić na passporcie zwłok swój osobisty dozór.

4. Pod względem trumien i zamknięcia w nich zwłok, które mają być przewiezione, obowiązują następujące przepisy:

- a) jeżeli przewóz ma trwać czas dłuższy (tydzień lub więcej), zwłoki powinny być zabalsamowane. W gorącej porze roku można według okoliczności wymagać, aby zabalsamowano zwłoki nawet i wtedy, gdy przewóz ma trwać krócej niż tydzień;
- b) jeżeli przewóz ma trwać 24 godzin i dłużej, należy umieścić zwłoki w podwójnej trumnie i przymocować je zapomocą pasów. Obie trumny powinny być albo z twardego drzewa, i wewnątrz wszędzie wylane dobrze smołą, albo też metalowe.

Trumna wewnętrzna powinna być zamknięta jak najszczelniej i podług okoliczności zalana smołą lub zalutowana.

Trumna zewnętrzna winna się wszędzie szczelnie zamykać.

Nadto trumnę podwójną wstawia się w skrzynię drewnianą;

- c) jeżeli zwłoki mają być przewiezione nie dalej niż o milę, będzie to zależało od okoliczności, czy zwyczajna trumna może być uznana za dostateczną, czy mają być wydane osobne przepisy;
- d) jeżeli przewozi się dalej niż o milę, a przewóz ma trwać krócej niż 24 godzin, należy użyć trumny podwójnej jak pod b).

Kiedy należy zalecić, aby zwłoki były przymocowane i aby trumnę podwójną umieszczono nadto w skrzyni drewnianej, to zależy od okoliczności.

Podług zbiegu okoliczności miejsca i czasu mogą być zarządzone w szczególnych wypadkach i inne jeszcze, prócz wymienionych powyżej, środki ostrożności, dotyczące się urządzenia trumien, wypełnienia ich materiałem tamującym gnienie i tym podobne, jak również mogą być dozwolone zboczenia od ostrożności za prawidło przepisanych, o ile to może się stać bez szkodliwego wpływu na zdrowie publiczne.

Podobne, celowi odpowiadające ostrożności należy zarządzać pod względem nowych trumien i wkładania do nich zwłok lub ich szczątków z grobu wydobytych.

5. Podczas wydobywania zwłok z grobu wykonawca służby zdrowia ma przestrzegać:

- a) aby czynność ta odbywała się w czasie chłodnym (w zimnej porze roku lub przynajmniej wcześniej zrana) i aby osobom do czynności niepotrzebnym nie pozwalano się przypatrywać.
- b) aby osoby obecne nie zwracały się ku wyziewom wychodzącym z grobu, lecz aby się od nich odwracały;
- c) aby odpowiednimi środkami oczyszczono ile możności powietrze od złej woni;
- d) aby wydobyte z grobu zwłoki (czyli też ich szczątki), włożono niezwłocznie do przygotowanej w pobliżu nowej trumny podług przepisów zrobionej i aby tę trumnę zaraz dobrze zamknięto.

6. Do przewożenia zwłok obierać zawsze należy ten rodzaj transportu, którym zwłoki dadzą się przewieźć do miejsca przeznaczenia w czasie stosunkowo najkrótszym.

7. Jeżeli się przewozi zwierzętami pociągowymi, należy używać pojazdów całkiem zamkniętych, lub, jeżeli to być nie może, przynajmniej odpowiednich wozów, całkiem krytych, nie przydając żadnych innych pak z towarami.

Na wozie jadącym ze zwłokami powinien oprócz woźnicy znajdować się przewodnik. Winni oni pod odpowiedzialnością trzymać się, ściśle drogi w passporcie dla zwłok wskazanej i nie wolno im nigdzie stawać bez potrzeby.

8. O przybyciu zwłok na cmentarz miejsca przeznaczenia należy w swoim czasie zawiadomić tamtejszą gminę. Tam zaś osoba zaufana, rzeczy świadoma, którą władza administracyjna wydeleguje, odbierze passport zwłok tudzież świadectwo oględzin lekarskich i sprawdzi, czy opakowanie i trumny odpowiadają przepisom.

Trumien w taki sposób przywiezionych nie wolno otwierać, tylko na zlecenie władzy.

Mianowicie zaś, w żadnym tu należącym przypadku, nie wolno otwierać trumień dla obmycia zwłok izraelitów podług przepisów religijnych.

Lasser r. w.

57.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 10 maja 1874,

o zwinięciu przykomorka w Enge w Tyrolu.

Przykomorek II klasy w Enge w Tyrolu został zwinięty z dniem ostatnim kwietnia 1874.

Jednocześnie poruczono tamtejszemu oddziałowi straży skarbowej sprawowanie służby cłowej i nadano mu prawa przykomorka II klasy.

Pretis r. w.